IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 67)**

z dnia 28 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 67)

28 października 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji i planów rozwoju Polskich Linii Oceanicznych S.A.,

– informację na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskiej żeglugi promowej na Bałtyku z uwzględnieniem sytuacji polskich przewoźników promowych Unity Line i Polferries,

– informację na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Izabela Antos** podsekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, zastępca szefa KPRM wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Cezariusz Lesisz** prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., **Dorota Arciszewska-Mielewczyk** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. wraz ze współpracownikami, **kpt. ż.w. Tadeusz Hatalski** prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego spółka z o.o., **Andrzej Wróblewski** dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska, **Andrzej Madejski** prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., **Rafał Machowiak** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Magdalena Karp** sekretarz Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Remigiusz Rymaszewski** zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej, członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam panią minister Izabelę Antos. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Witam panią prezes Dorotę Arciszewską-Mielewczyk z Polskich Linii Oceanicznych. Witam także pana prezesa Cezariusza Lesisza oraz wszystkich pozostałych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji i planów rozwoju Polskich Linii Oceanicznych S.A., rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskiej żeglugi promowej na Bałtyku z uwzględnieniem sytuacji polskich przewoźników promowych Unity Line i Polferries oraz rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Zatem otwieram pierwszy punkt. Bardzo proszę panią minister Izabelę Antos o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie posłowie, przedstawię krótko syntetyczną informację o Polskich Liniach Oceanicznych. Polskie Linie Oceaniczne w Gdyni są przedsiębiorstwem amatorskim o siedemdziesięcioletniej tradycji w żegludze liniowej oraz ponad pięćdziesięcioletnim doświadczeniu w zaopatrywaniu statków. Spółka prowadzi działalność armatorską poprzez eksploatację statków, działalność operatorską poprzez czarterowanie, działalność usług zarządu na rzecz podmiotów zewnętrznych, a także działalność w zakresie zaopatrzenia statków. Polskie Linie Oceaniczne są podmiotem dominującym grupy kapitałowej, w której funkcjonuje pięć spółek zależnych. W grupie pracuje czterdzieści dziewięć osób. Większościowym akcjonariuszem Polskich Linii Oceanicznych, posiadającym 99,1% akcji, jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.

Polskie Linie Oceaniczne są właścicielem dwóch jednostek pływających przeznaczonych do przewozu ładunków toczonych. Statki te zostały nabyte w 2020 i 2021 roku w ramach wymiany floty, zastępując wysłużone ponad trzydziestoletnie jednostki. Spółka wynajmuje statki POL Mari i POL Stella do swoich dwóch spółek zależnych, zarejestrowanych na Malcie. Czarter obejmuje wynajęcie jednostek, natomiast ich przygotowanie do wykorzystania przez finalnego klienta należy do spółek maltańskich, które odpowiedzialne są za zatrudnienie załogi, wykonanie niezbędnych remontów i dostosowań oraz uzyskanie koniecznych certyfikatów. Oba statki pływają w długoterminowym czarterze u zewnętrznego armatora Stena Line, obsługując linię żeglugową pomiędzy portami Rotterdam i Killingholme.

Polskie Linie Oceaniczne świadczą także usługi zarządzania statkami, posiadając obecnie w zarządzie jeden statek typu kontenerowego, natomiast z powodzeniem od ponad osiemdziesięciu lat spółka realizuje też usługi zaopatrzenia statków w zakresie dostaw części zamiennych, maszyn i urządzeń, materiałów technicznych oraz środków ratunkowych, a także produktów spożywczych i hotelowych. Klientami są statki handlowe, promy pasażerskie i samochodowe, wycieczkowce, żaglowce szkolne, okręty wojenne i platformy wiertnicze. Udział Polskich Linii Oceanicznych w tym segmencie rynku w naszych portach kształtuje się na poziomie 25%.

Szanowni państwo, sytuacja ekonomiczno-finansowa Polskich Linii Oceanicznych ulega stopniowemu polepszeniu. Od pięciu lat grupa notuje systematyczną poprawę wyniku netto, ze straty w wysokości około 250 tys. złotych w roku 2015 do ponad 4000 tys. zł zysku w roku 2020. W tym okresie wzrosły także przychody ze sprzedaży z 26 000 tys. zł do około 30 500 tys. zł. Należy wskazać, że zysk netto wypracowany w roku obrotowym 2020 na poziomie ponad 4000 tys. zł jest ponad dwukrotnie lepszy od roku poprzedniego i rekordowy w ostatnim pięcioleciu działalności grupy Polskie Linie Oceaniczne.

Celem strategicznym Polskich Linii Oceanicznych jest dalsza rozbudowa posiadanej floty oraz zakresu świadczonych usług. Spółka zamierza pozyskać kolejne statki do zarządu technicznego. Aktualnie trwają analizy, które pozwolą na określenie optymalnych kierunków rozwoju i wybór odpowiednich typów statków. Prowadzone są również rozmowy z potencjalnymi klientami, głównie spółkami z udziałem Skarbu Państwa, w celu pozyskania kontrahentów przewozowych. Brane pod uwagę są nie tylko przewozy ładunków drobnicowych czy kontenerów, ale również ładunków płynnych i gazowych. Pod uzyskane kontrakty Polskie Linie Oceaniczne zamierzają zakupić lub wyczarterować odpowiednie jednostki.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za uwagę. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu oraz Polskich Linii Oceanicznych mogą dokonać uzupełnienia w zakresie prezentowanej informacji. Oczywiście pozostajemy do dyspozycji państwa w zakresie odpowiedzi na pytania pań i panów posłów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani minister. Czy w tym momencie ktoś z państwa chce uzupełnić informacje pani minister? Jeżeli nie, to otwieram dyskusję. Bardzo proszę panie posłanki i panów posłów o zabieranie głosu. Bardzo proszę, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam jedno krótkie pytanie. Przeglądam materiał, ale nie widzę żadnej informacji o zadłużeniu. Czy spółka jest zadłużona? Jeżeli tak, to poproszę o szczegółowe informacje.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze ewentualnie chciałby zabrać głos? Nie widzę. Zamykam dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby odpowiedzieć na pytanie pana posła Aziewicza?

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Poproszę panią dyrektor finansową.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani dyrektor, bardzo proszę, tylko może nie cały bilans.

Dyrektor ekonomiczny, główna księgowa Polskich Linii Oceanicznych S.A. Magdalena Rydzkowska:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dokładnie na pytanie pana posła.

Dyrektor ekonomiczny, główna księgowa Polskich Linii Oceanicznych S.A. Magdalena Rydzkowska:

Krótko mówiąc, spółka nie jest zadłużona.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam punkt pierwszy. Przechodzimy do rozpatrzenia...

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Jeszcze chciałabym jako prezes Polskich Linii Oceanicznych...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani prezes, liczyłem na to cały czas, ale pani krótko przekazała głos. Proszę, pani prezes. Nie zamykam jeszcze punktu pierwszego.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Dzień dobry państwu. Bardzo się cieszę, że mogę zawitać te mury, w których spędziłam dwadzieścia dwa lata. Cieszę się, że dzisiaj z drugiej strony, z praktycznego punktu widzenia możemy powiedzieć, możemy się pochwalić tym, co zrobiliśmy. Przekazałam rządowi i państwu krótką zajawkę w zakresie naszych konferencji prasowych oraz książkę, którą wydaliśmy w przypadające w tym roku siedemdziesięciolecie Polskich Linii Oceanicznych, które w swoim najlepszym okresie miały 178 statków i były pionierem w wożeniu kontenerów do Chin oraz w obszarze wszelkich innych działalności. Możecie państwo również wyczytać w książce wszelkie informacje na ten temat. Wydaje mi się, że z punktu widzenia wiedzy o polskich armatorach, dorobku naszych marynarzy, dorobku Polski w żegludze warto jest tam zajrzeć.

Na ostatniej stronie jest opisany zakup z tamtego roku statku POL Mari. Można powiedzieć, że w przeciągu roku zakupiliśmy dwa nowe, nowsze używane statki ro-ro – dziesięcio- i dwunastoletni. Zmieniliśmy stary trzydziestotrzyletni tonaż. Zrobiliśmy to dzięki zrozumieniu i wsparciu Agencji Rozwoju Przemysłu. Jest to bardzo ważne, dlatego że jest to instytucja, która akurat w przypadku naszej firmy wsłuchuje się w nasze zapotrzebowanie, widzi, jaką rolę odgrywa żegluga. Cieszymy się, że mogliśmy tutaj liczyć na wsparcie. Mam nadzieję, że tak będzie dalej. Jest to instytucja, która oczywiście bardzo wnikliwie analizowała i kontrolowała nasze zamiary dokonania konkretnych kroków w obszarze odnowienia floty.

Nie zamykamy się tylko na działalności statków ro-ro. Obsługujemy statek kontenerowy. Jesteśmy otwarci na nowe wyzwania, to znaczy offshore. Proszę pamiętać, że jesteśmy spółką armatorską, możemy zaangażować się również w LNG, w offshore, we wszelkie inne statki. Nie chodzi tutaj o chorą konkurencję, ale o rozwijanie polskiej żeglugi i zarabianie na tym pieniędzy. Jesteśmy armatorami, więc nikt nie musi zakładać spółki armatorskiej, a tylko użyć nas jako narzędzia do local content plus wyposażenia albo zaangażowania się, o co zabiegamy w instytucjach finansowych, do budowy, przerobienia konstrukcji lub też kupienia statków na rynku do takiej działalności.

Zakup statków, drodzy państwo, co warto wiedzieć, nastąpił po trzydziestu latach. Od 1989 roku w Polskich Liniach Oceanicznych następowała tylko sprzedaż statków i pozbywanie się majątku, a nie odnawianie tonażu i zakup nowych statków. W związku z tym przy okazji chciałabym zwrócić uwagę, że gdyby nie zespół, którym dysponujemy w firmie, gdyby nie współpraca, to też nie byłoby możliwe, dlatego że tutaj trzeba zewrzeć wszystkie szyki. Dopiero po dekadach nastąpił rozwój przy ścisłej współpracy, jak też pod kuratelą Agencji Rozwoju Przemysłu, ponieważ jest ona największym udziałowcem, jeżeli chodzi o akcje naszej firmy. I chwała za to, dlatego że się coś dzieje.

Jak powiedziałam, jesteśmy otwarci na rozwój. Prosimy państwa, żebyście również zauważyli fakt – jako wieloletni parlamentarzysta chyba swoim działaniem też to udowodniłam – że są pewne kwestie prawne, czy to polska bandera, czy to offshore i wsparcie armatorów, czy to wszelkie przepisy prawne, które mogłyby umożliwić nam rozwój naszej żeglugi. Dzisiaj, jak nigdy, jest szansa naprawdę na osiągnięcie bardzo dużych korzyści w tej branży. Mamy dostęp do morza, więc nie tylko świętujmy w Dni Morza odzyskanie dostępu do niego, ale również miejmy na uwadze dalekosiężne plany, biznesplany związane z polską żeglugą.

Mamy też Dom Marynarza. Jest to hotel. Musicie państwo wiedzieć, że od dwudziestu lat, właściwie od roku 2000 poprzez spółkę Ulrich, wcześniej Prokom Investments, była chęć odebrania nam go w stylu kamienic warszawskich lub innych. Całe szczęście, że ustawodawca zmienił prawo, co nam trochę ułatwiło sprawę w odzyskiwaniu i być może stworzeniu spokojnej możliwości działalności tego obiektu, który chyba jest najlepiej w Polsce położonym obiektem, jeżeli chodzi o obiekt hotelowy. Borykamy się również z takimi trudnościami, ale walczymy. Miejmy nadzieję, że również na to znajdziemy rozwiązanie.

Jeszcze na chwilę oddam głos pani dyrektor finansowej. Chciałam powiedzieć, że jest ze mną działający właściwie od początku funkcjonowania Polskich Linii Oceanicznych pan Krzysztof Adamczyk, który reprezentuje również „Solidarność", jest sekretarzem rady nadzorczej. Reprezentuje też dział eksploatacji i nadzoru właścicielskiego. Jest ze mną pan Przemek Marek, który reprezentuje eksploatację, bardzo ważny dział handlowy. Jest bardzo ważna osoba, która trzyma pieczę nad wszelkimi detalami finansowymi, pani Magdalena Rydzkowska. Jest ze mną project manager, pan Marek Okoń. Jest pan Piotr Gorzeński, który jest dyrektorem do spraw strategii i rozwoju. Cieszę się, że jest z nami prezes Agencji Rozwoju Przemysłu, dlatego że wraz z panami reprezentującymi agencję tworzymy tandem. Mam nadzieję, że również z innymi armatorami będziemy stanowili jakąś siłę, którą także Komisja zauważy. Mam nadzieję, że Komisja będzie starała się, żeby nam wszystkim pomóc w tym, żeby nasi armatorzy stanowili local content, jak również mogli dzisiaj wzbogacać budżet państwa o rzeczywiście duże przychody.

Bardzo proszę, pani Magdo.

Dyrektor ekonomiczny, główna księgowa Polskich Linii Oceanicznych S.A. Magdalena Rydzkowska:

Chciałabym jeszcze doprecyzować, że kiedy mówiłam o zadłużeniu, nie chodziło mi o bieżące inwestycje, tylko o to, że spółka nie była zadłużona. Raczej o tym mówiłam. Natomiast oczywiście, bieżące inwestycje są częściowo finansowane poprzez dług w sensie pożyczek czy kredytów, ale to jest bieżąca operacyjna działalność. Są one na bieżąco regulowane. Chciałam tylko to dodać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Dziękuję.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:
Może jeszcze dodam, że warto zwrócić uwagę, że nie pokrywamy długów ze sprzedaży i pozbywania się majątku, który staramy się go rozwijać, ale spłacamy długi eksploatując nowo zakupiony tonaż. Staramy się również patrzeć w przyszłość, tworząc wartość dodaną. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Dziękuję bardzo. Zamykam punkt pierwszy. Przechodzimy do punktu drugiego.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):
Mam pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Darek, była dyskusja. Zamknąłem dyskusję.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):
Teraz są nowe informacje. W związku z nimi chciałbym zadać pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panie pośle, tylko przez moją sympatię do pana udzielam panu głosu. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):
Bardzo dziękuję. Widziałem, że pan przewodniczący był bardzo niezadowolony, że trzeba szybko zamknąć dyskusję, w związku z czym chcemy ją podtrzymać. A już tak na poważnie, to dwie rzeczy. Po pierwsze, powiedzmy uczciwie, jaki jest poziom zobowiązań. Rozumiem, że skoro jednostki są kupione, pewnie macie podpisane jakieś umowy kredytowe. Biorąc pod uwagę przychody na poziomie trzydziestu kilku milionów złotych, jakie to są zobowiązania, czyli jakie kredyty macie do spłacenia? Chodzi mi o to, żebyśmy znali rząd wielkości.

Interesuje mnie też druga rzecz, pani prezes. W dokumencie jest element farm wiatrowych na morzu jako jeden z celów strategicznych. Więc moje pytanie w tym zakresie jest takie, w jaki sposób współpracujecie i z branżą energetyczną, i z innymi podmiotami, które planują uczestniczyć w tym zakresie. W tej chwili to się dzieje, więc chciałbym zapytać, jak jest zaawansowany stan tego projektu. Czy planujecie też zakup specjalistycznych jednostek? To też było tam wpisane, a to z kolei znowu łączy się ze środkami finansowymi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Dziękuję bardzo. Kto z pań posłanek i panów posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Kto jeszcze? Pani prezes, mamy nadzieję, że...

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:
Zawsze, żeby móc coś zrealizować, trzeba albo wziąć pożyczkę, albo zdobyć jakieś dofinansowanie. Nie spada ono z choinki ani z nieba, tylko trzeba napisać biznesplan, trzeba mieć kalkulację stawek frachtowych, rozłożenie na odpowiednią liczbę lat. Nie będę tutaj upoważniać mojej dyrektor finansowej do podania pewnych informacji, które są też naszą tajemnicą, niemniej jednak, gdyby nas nie było na to stać, gdyby nie było perspektyw na ich spłatę, to nie udzielono by nam takich dofinansowań. To jest jasne. Oczywiście spłacamy je, mając to obwarowane takimi warunkami, żeby każda ze stron była zabezpieczona. Natomiast należy się cieszyć, że tabor, przepraszam, niektórzy mówią tabor, promy, łodzie, itd., nasze statki pływają, żeby firma mogła funkcjonować, aby mieć perspektywy na następne trzydzieści lat. W przypadku, gdybyśmy zostawili stare statki, można by firmę zamknąć. Trzeba sobie powiedzieć jasno, że w momencie, gdy były pieniądze i można było inwestować, tego czasu często nie wykorzystywano. Poszliśmy tutaj do przodu i zaczęliśmy podejmować decyzje, które gwarantują nam pracę.

Jeżeli chodzi o offshore, powiem w ten sposób. Dzisiaj wszyscy powinniśmy być zainteresowani local content oraz analizą, jacy armatorzy funkcjonują na naszym rynku. Oczywiście nie wszyscy armatorzy chcą się w to angażować, ale są firmy państwowe,

są firmy prywatne. Po to, żeby to mogło być zrealizowane, musi być polityka państwa, która dzisiaj jest nastawiona na realizację takich projektów. Swój akces złożyliśmy poprzez wpisanie się do Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej. Przystąpiliśmy również do porozumienia sektorowego, ale nie zasypujemy gruszek w popiele, tylko rozmawiamy z różnego rodzaju firmami, również prywatnymi, np. o stworzeniu konsorcjum. Szuka się różnych możliwości, ponieważ to jest tak duży tort, ponieważ to daje tak dużo możliwości, że naprawdę wystarczy pracy dla wszystkich. Jesteśmy już jakby komponentem, który można po prostu wykorzystać, dostosować do pracy i włączyć w local content. Liczymy na to, że główne, przewodnie firmy, które mają być narodowym liderem, sięgną po nas jako po armatorów i będą chciały z nami pracować. Oczywiście do tego potrzebne są statki. Potrzeba jest bardzo dużo jednostek. Nie ograniczałabym się tylko do Bałtyku, dlatego że na całym świecie dzisiaj to nawet farmy już się demontuje, więc generalnie, pracy jest bardzo dużo. Inwestycje są bardzo potrzebne.

Jesteśmy po dwudniowej konferencji na promie płynącym z Gdańska do Nynäshamn. Były tam trzy połączone panele, jak również dyskusja z instytucjami finansującymi, dlatego że największy problem jest w finansowaniu, w uzyskaniu finansowania. Na pewno się to opłaca, ale konstrukcję finansową pozostawiam mądrzejszym, decydentom, którym mogę tylko pomóc.

Natomiast jeżeli pyta pan konkretnie, to oczywiście nie mam zamiaru, nie jestem zainteresowana ani kablowcem, ani czymś innym. Być może mogłabym coś tam uszczknąć, ale patrzę realnie. Na przykład interesują mnie statki serwisowe SOV, statki do transferu pracowników na morskie farmy wiatrowe CTV, crew transfer vessels, statki służące do badań geologicznych dna morskiego. Wie pan, każdy z nas może znaleźć, że tak powiem, swoje miejsce. Jeżeli chodzi o to, jak to będzie zorganizowane, możemy poddawać pod rozwagę pomysły i robimy to, ale też ważne jest, jak powiadam, finansowanie. Statki nie są tanie, rozrzut jest bardzo duży, ale nikt, czy to prywatna, czy to państwowa firma, nie zrobi tego bez dofinansowania. Trzeba mieć ogromny kapitał. Nawet firmy zachodnie są w tym wyspecjalizowane, nawet te, które produkują, proponują finansowanie. To jest temat rzeka na osobny czas, ale jak powiadam, wydaje mi się, że potencjał, przynajmniej na tej sali, też jest. Aczkolwiek zwracam uwagę, że nie każdy armator chce się w to angażować. Są firmy, które wykonują takie prace, ale nie są spółkami armatorskimi. Wykorzystują statki bądź armatorów, którzy dla nich wykonują pewne czynności. Zgłaszamy się, że jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Widzę, że pan poseł Wieczorek jest w pełni usatysfakcjonowany, więc dziękuję pani prezes.

Tym razem przechodzimy już definitywnie do punktu drugiego. Bardzo proszę pana ministra Witkowskiego o zreferowanie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o aktualny stan i perspektywy rozwoju polskiej żeglugi promowej na Bałtyku, na międzynarodowych liniach promowych i głównych połączeniach, funkcjonuje piętnastu operatorów, w tym dwóch naszych rodzimych, czyli Unity Line i Polferries. Liderem na rynku pod względem liczby statków oraz zdolności przewozowej jest szwedzki operator Stena Line, który eksploatuje łącznie siedemnaście promów. Kolejni operatorzy to Fine Lines, TT-Line oraz DFDS.

Przewozy promowe z polskich portów obsługuje siedemnaście jednostek, w tym dwanaście jednostek obsługują polscy armatorzy – pięć Polferries i siedem Unity Line. Krajowi armatorzy wobec rosnącej, stałej, niezmiennej konkurencji w strategicznych założeniach działalności przewidują sukcesywną wymianę posiadanej floty na nowe ekologiczne i bardziej ekonomiczne jednostki. Dość powiedzieć, że flota naszych armatorów jest już mocno wysłużona, wobec czego pojawia się palący problem wymiany floty tak, żeby była ona konkurencyjna. Przypominam też, że cały czas wchodzą nowe bardziej restrykcyjne limity ekologiczne, na które też musimy odpowiedzieć.

Program inwestycyjny, o którym zaraz powiem, obejmuje budowę dla Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej trzech nowych jednostek z opcją czwartej, nowoczesnych jednostek napędzanych LNG z alternatywnym zasilaniem bateryjnym. Oczywiście parametry budowanych jednostek będą dostosowane do żeglugi na linii Świnoujście-Ystad.

Wchodząc w szczegóły, pięć promów Polferries na trasach Świnoujścia-Ystad to Mazovia, Cracovia i Baltivia, na trasie Gdańsk-Nynäshamn, o której przed chwilą mówiła pani prezes, to właśnie Nova Star i Wawel. Za ostatnie osiem miesięcy 2020 roku wynik netto, co z zadowoleniem przyjmujemy, wyniósł 27 700 tys. zł, pomimo tego, jak wiadomo, w ubiegłym roku sytuacji pandemicznej, która na szczęście rynku promowego nie dotknęła w takim stopniu i skali jak np. rynek lotniczy. Cały czas utrzymywaliśmy na linii jednostki, promy. Masa ładunkowa, ku zadowoleniu naszych sąsiadów z północy, ze Szwecji, była cały czas prowadzona. Wysoki wynik netto osiągnięty przez spółkę... W porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku nastąpiła poprawa o prawie 140%. Plan rzeczowo-finansowy na 2021 rok zakłada osiągnięcie wyniku na podstawowej działalności operacyjnej spółki na poziomie ponad 28 000 tys. zł.

Spółka Polska Żegluga Bałtycka wdraża strategię grupy, której głównym założeniem jest, jak powiedziałem, wymiana przestarzałej i stosunkowo kosztownej w eksploatacji floty. W 2021 roku działania grupy są ukierunkowane na rozwój rynku pasażerskiego Gdańsk-Nynäshamn i rynku frachtowego oraz realizację projektu w ramach projektu Connecting Europe Facility, zwiększenie potencjału przeładunkowego wraz z udostępnieniem usługi bunkrowania LNG i połączenia morskiego Świnoujście-Ystad, o czym rozmawialiśmy kilka tygodni temu na posiedzeniu Komisji.

Jeżeli chodzi o spółkę Unity Line, jest siedem eksploatowanych i zarządzanych przez nią promów. Pływają na trasach ze Świnoujścia do Ystad. Są to: Polonia, Scania, Jan Śniadecki. Na trasie Świnoujście-Trelleborg pływają Gryf, Wolin, Galileusz, Copernicus. Tutaj również wynik netto za sześć miesięcy 2021 roku to ponad 21 000 tys. zł. Pomimo trudności, które były związane trochę z pandemią, a trochę z dużym procesem inwestycyjnym na kolejnych nogach masowych naszej spółki, odnotowujemy stabilne i dodatnie wyniki. Na podstawie działalności operacyjnej jest to wzrost o 68% w stosunku do roku poprzedniego. Wynik netto wzrósł w analogicznym okresie o prawie 60%.

Szanowni państwo, chciałbym teraz przejść do spółki Polskie Promy, która jest kluczową dźwignią, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny w wymianie floty. Głównym założeniem utrzymania pozycji przy dużej konkurencji jest zaplanowany program wymiany floty. W 2021 roku jednostka dominująca, Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe odkupiła od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej spółkę Polskie Promy, która w ramach grupy kapitałowej została spółką inwestycyjną celową właśnie w celu wymiany floty eksploatowanej przez polskich przewoźników promowych. Planowane działania obejmują zamówienie w Polsce trzech promów ro-pax z terminem dostawy pierwszych w 2024 roku według własnego projektu koncepcyjnego Polskiej Żeglugi Morskiej. Na podstawie zweryfikowanego rynkowo biznesplanu Polskie Promy pozyskały finansowanie zewnętrzne, w tym ze strony Skarbu Państwa działającego na zasadach inwestora prywatnego, czego sfinalizowaniem było podpisanie w dniu 30 sierpnia bieżącego roku umowy inwestycyjnej dotyczącej dokapitalizowania spółki przez Skarb Państwa. Całość zaangażowania Skarbu Państwa w tenże proces zamknie się w kwocie 1 000 000 tys. zł. Polskie Promy są na końcowym etapie negocjowania warunków kontraktu na budowę promów dla grup kapitałowych Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka.

To tyle, szanowni państwo, z mojej strony. Jeżeli są jakieś pytania, to zarówno ja, jak i panowie prezesi dwóch armatorów chętnie odpowiemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Kto pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos? Pan poseł Wieczorek. Bardzo się cieszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jestem ogromnie zadowolony, kiedy pan przewodniczący jest w dobrym humorze, jest zadowolony.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To jest najważniejsze. Niestety, nie możemy być natomiast zadowoleni z tego, o czym mówił pan minister. Jest to déjà vu. Od dwóch lat, będąc członkiem Komisji, słyszę o świetlanych perspektywach, świetlanej przyszłości, a problem jest taki, że bez promów konkurencja, niestety, ale wejdzie na linie. Później ciężko będzie konkurencję z tychże linii wyrugować.

Rozpoczynając od kwestii związanych z promami, już nie chcę oczywiście męczyć was stępkami, promami, tą całą historią, dlatego że to już było. Nagadaliśmy się tutaj o tym tyle, a to wszystko i tak jest jak grochem o ścianę, więc to już i tak nie ma żadnego znaczenia. Stało się, jak się stało, natomiast dzisiaj, jak rozumiem, jest jakaś nowa koncepcja. Przyznam szczerze, że teraz chciałbym usłyszeć, panie ministrze, cóż to za koncepcja. Czytam, iż Polskie Promy – oczywiście już jest jeden właściciel – w tej chwili mają już na ukończeniu kwestie związane z podpisaniem kontraktów, działania zmierzające do powołania podmiotów przeznaczonych do budowy jednostek i podpisania kontraktu stoczniowego. Teraz pan minister mówi o tym, że będą to trzy promy. Plan jest taki, żeby je wybudować do 2024 roku. Wobec tego moje pierwsze pytanie jest takie. Nie znam się na cyklu produkcyjnym promów, żeby była jasność, ale proszę powiedzieć uczciwie, czy to w ogóle jest termin realny. Z tego, co wiem nie ma jeszcze projektów jednostek. Pewnie takich jednostek nie buduje się w rok, tylko to jest proces trochę dłuższy, a przypomnę, że za chwilę jest listopad 2021 roku, w związku z czym de facto zostają tylko dwa lata. Więc jest pytanie, czy mówimy tu o realnych rzeczach czy znowu mówimy o jakiejś tam propagandzie, że do 2024 wybudujemy sobie trzy promy. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy tych wszystkich manewrów finansowych. Jeżeli to mają być trzy promy, to po pierwsze, skąd pojawiła się kwota 1 000 000 tys. zł się. Pojawiła się wtedy, kiedy pan minister Gróbarczyk o tym mówił, natomiast nigdzie się nie pojawia, jeżeli chodzi o kwestie związane z budżetem państwa, dlatego że pewnie nie może się pojawić. Gdzie ona się pojawia tak realnie, czy to są znowu jakieś dodatkowe środki BGK z emisji obligacji, czy jest to realizowane przez jakąś agencję państwową? Chodzi o to, żebyśmy jasno wiedzieli, skąd środki finansowe mają się tam znaleźć. Zapisałem sobie, jak pan minister mówił, że z jednej strony będą to środki prywatne, a z drugiej strony Skarb Państwa na warunkach rynkowych dokapitalizuje spółkę kwotą 650 000 tys. zł. Co to są warunki rynkowe? Rozumiem, że dokapitalizowanie spółki to objęcie za tę kwotę jakichś nowych udziałów czy nowych akcji. Na czym polegają warunki rynkowe? Czy mieliście jako Skarb Państwa konkurencję, ogłosiliście przetarg na objęcie udziałów? Jest to tak skomplikowanie napisane, że prosiłbym, żeby w krótkich, jasnych słowach wytłumaczyć, skąd są środki finansowe, skąd jest 1 000 000 tys. zł. Czy podniesienie kapitału spółki o 650 000 tys. zł zostało już dokonane? Tak jest napisane, że umowa została podpisana. Wobec tego moje pytanie jest takie, czy środki finansowe już zostały przekazane, czy 650 000 tys. zł jest już w dyspozycji spółki. Jaki w tym jest udział prywatnych podmiotów? Pan minister mówił, że środki w wysokości 1 000 000 tys. zł też mają być ściągnięte z rynku prywatnego.

Pytam dlatego, żebyśmy wiedzieli, czy rozmawiamy o poważnym projekcie czy znowu rozmawiamy tylko o propagandowym projekcie, a jeżeli o propagandowym, to, żeby była jasność, źle się to skończy dla spółek, dlatego że bez promów one po prostu nie wytrzymają konkurencji. Straciliśmy już pięć lat, w związku z czym nie stać nas, żebyśmy tracili następne pięć lat. Po to, żeby była jasność, nie mówię tego złośliwie, mówię to w trosce. Proszę o to, żebyście już nie pływali, tylko uczciwie powiedzieli, czy rzeczywiście plan jest realny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Marchewka, później pan poseł Urbaniak.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, również chciałbym zwrócić uwagę na kilka ważnych kwestii, które dotyczą tego obszaru, tego tematu. Na sam początek zaglą-

dam do książki, którą pani prezes nam przedstawiła. Jest tutaj piękna historia, prom Batory, rok 1933. Został zamówiony w listopadzie 1933 roku, zwodowany 3 lipca 1935 roku. Ponad osiemdziesiąt lat temu wystarczyło dwadzieścia miesięcy, żeby zbudować prom, a obecny rząd poprzez propagandę po pięciu latach dalej nie zrobił nic. Taka jest, niestety, smutna refleksja na temat tego, jak wygląda kwestia budowania promu przez ministra Gróbarczyka, który zresztą dzisiaj powinien tutaj być i tłumaczyć się z tego.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

To jest statek pasażerski.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jasne, ale to jest prom Batory, który jednak nazywa się tak jak wielki program tego rządu, Program Batory. Dlatego nawiązuję, że wtedy tak niewiele potrzeba było czasu. Chodzi o Batorego. Nie chcę już do tego wracać, ponieważ naprawdę, dziesiątki razy mówiliśmy tutaj o stępkach, o raportach Najwyższej Izby Kontroli, o tych wszystkich wpadkach, o niekompetencji. Nie będę tego więcej poruszał, natomiast zadam konkretne pytanie w sprawie nowego planu, o którym również powiedział pan minister Gróbarczyk.

Chciałbym zapytać, co się składa na kwotę 1 000 000 tys. zł i skąd te pieniądze będą wzięte. Według informacji, które są powszechnie dostępne, kwota 1 000 000 tys. zł będzie składała się z dwóch elementów, z elementu kapitałowego, czyli z jakiejś inwestycji, wsparcia, przejęcia udziałów w jakiejś firmie, pewnie w firmie Polskie Promy, a z drugiej strony będzie to element dłużny, czyli po prostu pożyczka, którą trzeba będzie spłacić. Chciałbym zatem zapytać o proporcje tych dwóch elementów. Ile Skarb Państwa przekaże pieniędzy np. na zakup udziałów w jakimś przedsiębiorstwie? Podejrzewam, że będzie to przedsiębiorstwo Polskie Promy. A ile wyniosą pożyczki, czyli element dłużny, który przedsiębiorstwo będzie musiało oddać? To po pierwsze.

Druga kwestia dotyczy tego, że również pan minister publicznie mówił, że decyzja po podpisaniu listu intencyjnego, o którym była mowa na koniec sierpnia, dotyczyła między innymi wielu działań, które w tym zakresie zostały podjęte – będę tutaj cytował – w zakresie stworzenia biznesplanu, oceny inwestycyjnej, przejścia testów prywatnego inwestora. Pytanie zasadnicze, jakie są wyniki testu prywatnego inwestora, który przechodziła spółka – podejrzewam, że spółka Polskie Promy. I jeszcze jedno pytanie. Skoro według informacji i zapowiedzi pana ministra, pierwszy prom z serii, pierwszy, a nie trzy, ma zostać oddany do użytku na przełomie 2024/2025 roku, to chciałbym zapytać, na jakiej podstawie ta data została wskazana.

Po pierwsze, skąd ta data, a po drugie, jaka jest cena promu? Kwota 1 000 000 tys. zł w jakiś sposób powinna zostać uzasadniona. Stawiam takie pytanie, dlatego że w odpowiedzi, w informacji przedstawionej przez pana ministra Gróbarczyka, padło takie stwierdzenie. Kiedy pan minister był pytany o to, kiedy można spodziewać się pierwszego promu, odpowiedział, że będzie to przełom 2024/2025 – i cytuję – jeżeli zostanie to potwierdzone przez stocznię. To znaczy, że co? Pan minister znowu sobie wymyślił kolejną stępkę? Stocznia nie potwierdziła, nie ma dokumentów, a pan minister mówi o tym kiedy znowu zbuduje promy? Chciałbym, żeby na kolejnym etapie zostało to zrealizowane w sposób profesjonalny, w sposób konkretny, tak żebyśmy jako parlamentarzyści, którzy powinni cały proces oczywiście bacznie obserwować, zostali wyposażeni w informacje, które są informacjami rzetelnie przygotowanymi. Chciałbym zatem również zapytać o to, skąd pan minister wziął tę datę, skoro sam mówi, że stocznie tego nie potwierdziły, skąd są pieniądze, kto dokładnie przekazuje pieniądze. W ostatnich latach różnego rodzaju fundusze wspierane są finansami z emisji obligacji dłużnych. Czy element kapitałowy też będzie z tego pochodził? Skąd będzie pochodziła kwota 1 000 000 tys. zł? Jest to zasadnicze pytanie. Bardzo proszę o udzielenie na nie odpowiedzi. Dziękuję

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Urbaniak, następnie pan poseł Hoc.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję za głos. Trochę spóźniłem na posiedzenie Komisji, wobec czego pewnie wszystkiego nie zdążyłem usłyszeć. Jest natomiast jedna rzecz, którą zdążyłem sobie prze-

analizować w dokumentach, które dostaliśmy. Otóż mam wrażenie, że czasami żyjemy też w pewnych oparach absurdu. Czytając o tym, jak działają dzisiaj np. Polskie Linie Oceaniczne, dowiadujemy się między innymi tego, że polskie statki i spółki zależne od Polskich Linii Oceanicznych są rejestrowane w krajach tzw. wygodnych bander. Mam pytanie, być może trochę obok tematu, ale o rzecz istotną, dotyczącą tego, czy są jakiekolwiek plany po stronie rządowej, żeby w końcu zmienić obecny stan prawny, dotyczący w zasadzie trudnego rejestrowania, drogich bander w Polsce, po to, żeby dostosować nasz rynek, żeby stał się w tym zakresie konkurencyjny. Skoro nawet państwowe spółki rejestrują się za granicą, to znaczy, że coś jednak jest nie tak. Poza tym jest to zawsze szansa na ściąganie podatku też z innych spółek, z innych krajów, od innych armatorów. Stąd proszę o odpowiedź, może być też na piśmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Hoc, następnie pan poseł Płażyński.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Oczywiście zacznę może troszeczkę nawet i politycznie, ale od ponad dwóch lat też przechodzę swoiste déjà vu w ramach naszej Komisji. Cały czas działania w zakresie krytykanctwa, defetyzmu, czarnowidztwa, mówienie o oparach absurdu, o tym, że to się źle skończy. Czegóż można się spodziewać od opozycji, która sama siebie nazwała totalną opozycją? To trochę przykre i smutne, a nawet czasami już irytuje. Ileż można słuchać defetystycznych informacji i działań? Teraz cały czas powtarza się pytanie, skąd 1 000 000 tys. zł. Powiem wam, skąd 1 000 000 tys. zł. A skąd 160 000 000 tys. zł na program 500+? A skąd 20 000 000 tys. zł na edycję funduszu rządowego Polski Ład? A skąd 1 000 000 tys. zł dla terenów wspierania...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Wszystko z długu, to wszystko z długu.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dlaczego tego nie robiliście poprzednio? Dlaczego pozwalaliście wyprowadzać takie pieniądze, miliardy, setki miliardów mafiom VAT-owskim? Wiedzieliście o tym bardzo dobrze, a mimo to nie chcieliście tych pieniędzy w jakiś sposób zagospodarować. Mówię wam więc, skąd 1 000 000 tys. zł. Wy tego nie potraficie zrozumieć, dlatego że w waszej epoce pieniędzy nie ma i nie będzie. Miało być tak, że na wszystkie obietnice PiS-u pieniędzy nie ma i nie będzie, a okazało się, że są i będą. Miejcie wiarę. Miejcie wiarę i bądźcie w jakiejś mierze troszeczkę patriotami w aspekcie... Chyba nie wierzycie, że przychodzą kolejne zarządy, że pan dyrektor Andrzej Wróblewski w Polskiej Żegludze Morskiej, pan prezes Andrzej Madejski w Polskiej Żegludze Bałtyckiej przychodzą, po to żeby zwinąć przedsiębiorstwo. Przecież to wy próbowaliście jeszcze kilka lat temu Polską Żeglugę Bałtycką sprzedać za przysłowiową czapkę gruszek. To przecież wy, Platforma Obywatelska i PSL, a więc nie bądźcie już tacy mało wierni, tym bardziej, że nie ma podstaw. Zwróćcie uwagę na to, że Polska Żegluga Morska, i Polska Żegluga Bałtycka nabierają wiatru w żagle. Pomimo rzeczywiście trudnej sytuacji, pomimo wielkiej konkurencji bardzo dobrze sobie radzą. Mamy pięć promów w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, siedem promów w Polskiej Żegludze Morskiej. Mamy promy pasażerskie, ładunkowe, w Polskiej Żegludze Morskiej mamy jeszcze masowce, a więc praktycznie jesteśmy na rynku żeglugi promowej i będziemy na rynku żeglugi promowej.

Natomiast wam rzeczywiście troszeczkę pomyliły się pewne okresy, dlatego że nie dawaliście sobie w ogóle rady, praktycznie zniszczyliście cały przemysł stoczniowy, w ogóle też chcieliście zniszczyć cały przemysł promowy. Wobec tego miejcie troszeczkę pokory i pewnej refleksji w zadawaniu pytań, w tym ciągłym krytykanctwie. Mnie to już naprawdę nudzi, a wręcz nawet czasami irytuje. Czasami mówię, że nie warto nawet zabierać głosu, ale skoro mówicie, że przeżywacie déjà vu, to ja też przeżywam cały czas déjà vu na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Bądźcie troszeczkę ufni, a po drugie, patrzcie w aspekcie ojczyzny. Cały czas narzekanie i krytykanctwo odbierają także nasi przeciwnicy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz apeluję do opozycji, żeby nie psuła dobrego samopoczucia pana posła Hoca i nie krytykowała. Bardzo proszę pan poseł Płażyński, a potem pan poseł Rzepa.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Aluzju poniał.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł Płażyński, następnie pan poseł Rzepa.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie przewodniczący, drodzy państwo, kilka informacji, które gdzieś, mam wrażenie, być może przepadły w gąszczu dyskusji i stąd niektóre niezrozumiałe dla mnie już na tym etapie pytania pana przewodniczącego Marchewki i poniekąd też pana posła Wieczorka. Pani prezes Arciszewska-Mielewczyk powiedziała, zresztą mamy to w papierach, które otrzymaliśmy na posiedzenie Komisji, że zysk, który wynika z działalności operacyjnej, roczny zysk to jest zysk uwzględniający spłatę kredytów na nowe zakupione jednostki. Myślę, że jest to bardzo dobry wynik, biorąc pod uwagę to, że z jednej strony przez trzydzieści lat, co przypominam, panie przewodniczący Marchewka, nie były kupowane żadne jednostki dla Polskich Linii Oceanicznych, a teraz zostały zakupione dwie.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To chyba nie ten punkt, panie przewodniczący.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wszyscy tutaj rozmawiamy o...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle, bardzo proszę, żebyście nawzajem sobie nie przeszkadzali. Za chwilę zarządzę przerwę, natomiast pan wie doskonale, że posłowie mają pełną swobodę wypowiedzi, niezależnie od tego, w jakim punkcie zabierają głos. Bardzo proszę. Nie cenzuruję.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wszyscy rozmawiamy tutaj o sprawie niezwykle istotnej, generalnej, to znaczy generalnie o przyszłości polskiej floty, więc myślę, że nie musimy być aż tak proceduralnie sztywni, panie pośle. W związku z tym pamiętajmy o tym, że udało się coś, czego nie było przez trzydzieści lat. Są dwie nowe jednostki i przy okazji zysk w dalszym ciągu imponujący, biorąc pod uwagę, że w latach wcześniejszych – przed 2015 rokiem – Polskie Linie Oceaniczne często osiągały ujemny wynik finansowy. Panie przewodniczący Marchewka, warto o tym wiedzieć.

Jeżeli chodzi konkretnie o ten punkt posiedzenia, to jednak muszę się tutaj zgodzić z panem posłem Czesławem Hocem. Jednak trzeba mieć jakiś umiar. Oczywiście wszyscy tutaj zdajemy sobie sprawę, że kwestia realizacji budowy promów, o czym tak chętnie na każdym posiedzeniu Komisji przypomina pan poseł Marchewka, okazała się sprawą przekalkulowaną w swoich założeniach, ale w tej chwili modyfikujemy program i staramy się to wykonać. Wierzę, że rząd polski wykona owe jednostki. Natomiast czym państwo chcecie się pochwalić? Tym, że przez trzydzieści lat nawet nie planowaliście budowy żadnych statków? Rzeczywiście trzeba tutaj zachować jakiś zdrowy rozsądek, robić wszystko, żeby statki powstały, jak też pamiętać o tym, że krytyka w czambuł nie pomaga tematowi, a chyba tylko na zasadzie rozkręcania emocji ma sprawić, żeby temat być może rzeczywiście się nie powiódł. Chyba wszyscy chcemy, żeby statki powstały. Po to tu jesteśmy, żeby wspierać polski rząd, żeby statki powstały. Miejmy nadzieję, że tym razem w szybkim czasie uda się to osiągnąć, żebyśmy byli konkurencyjni na rynku przewozów.

Natomiast jest jeszcze jedna ważna kwestia. Wydaje mi się, panie przewodniczący, że zmierzamy powoli do końca tej dyskusji, którą poruszyła pani poseł Arciszewska-Mielewczyk, przepraszam, pani prezes Arciszewska-Mielewczyk. Chodzi rzeczywiście o polską banderę. Może to nie jest bezpośrednio związane z tematem dzisiejszego posiedzenia, ale w szerszym zakresie jest związane z tym, skąd brać środki na rozwój polskiej floty,

skąd brać środki na to, żeby nasza marynarka cywilna się rozwijała. Myślę, że swego czasu nasza Komisja też powinna się nad tym pochylić. Założenia były różne, różne ekipy mówiły o tym, że będą to robić, że będą zmieniać przepisy, tak żeby zakładanie polskiej bandery czy zawieszanie polskiej bandery było opłacalne. W dalszym ciągu nie jest to opłacalne, dlatego że nikt poza Żeglugą Gdańską, poza kilkoma statkami cywilnymi, nie decyduje się na to.

Może po prostu pora na ponadpartyjną zgodę w tym temacie, może nasza Komisja mogłaby temu służyć, żeby polscy marynarze nie musieli pływać pod maltańskimi, cypryjskimi czy innymi banderami, tylko żebyśmy mogli pokazywać I love Poland nie tylko w telewizji, ale również całą naszą flotę pod piękną polską biało-czerwoną banderą, co z jednej strony jest wizerunkowym strzałem w dziesiątkę, a z drugiej strony, wiąże się z konkretnymi dochodami. Oczywiście jak jest tylko kilka statków, to dochody są malutkie, to nie jest duży zysk, ale jeżeli flota się rozbudowuje, jeżeli kolejni armatorzy zdecydują się na to, żeby rejestrować swoje statki pod polską banderą, to już jest inna bajka. Rzeczywiście dochody mogą być imponujące, jak pokazują właśnie takie państwa jak Malta czy inne, które co roku mają z tego kilka miliardów. Panie przewodniczący, może poświęćmy akurat temu tematowi, o którym wspominała pani prezes, jakieś posiedzenie. Może rzeczywiście w myśl zgody narodowej zastanówmy się nad tym, co możemy wspólnie zrobić w tym temacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zarządzam przerwę na czas głosowania. Po przerwie głos zabiorą jeszcze panowie posłowie Rzepa i Łącki. Dyskusja nadal trwa. Mam nadzieję, że o godz. 12 20 wznowimy posiedzenie.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę zajmować miejsca, proszę państwa, proszę zajmować miejsca w blokach startowych. Posłów opozycji upraszam, żeby nie psuć dobrego humoru pana posła Hoca. Wznawiam posiedzenie po przerwie. Pan poseł Rzepa ma głos.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowne panie, szanowni panowie, niestety, w pierwszych słowach nawiążę jednak do słów pana posła Hoca, jak też pana posła Płażyńskiego, ponieważ nie mogę się zgodzić z tym, żebyśmy nie byli opozycją, a świętym prawem opozycji jest patrzenie władzy na ręce. Niestety, panowie posłowie, przepraszam, ale będziemy to robić, zwłaszcza jeżeli władza jest nieskuteczna, a nieskuteczna jest sądząc po faktach, które się dzieją przez ostatnich sześć lat. Szanowni panowie, niestety, zakłamać tego nie możecie.

Natomiast, jeżeli przechodzimy już konkretnie do tematu, to mam pytanie do pana ministra. Przedstawię też pewne obawy i pewnie pytania, które zadaje zarówno pan prezes Wróblewski, jak i pan prezes Madejski. Wiemy, co się dzieje dzisiaj, szanowni państwo, jeżeli chodzi o rynek promowy. Wiemy, jaką flotą dysponują obaj nasi najwięksi przewoźnicy, armatorzy. Wiemy, co się może wydarzyć w momencie, kiedy większe promy zostaną zwodowane i oddane do użytku przez konkurencję.

Jeżeli chodzi natomiast o czas, który jest przed nami, a dzisiaj słyszę o roku 2024, roku 2025, szanowni państwo, mam kilka pytań. Wiemy, co się dzieje na rynku stali. Wiemy tak naprawdę o najważniejszym elemencie, który będzie mocno kształtował cenę jednostek w stoczniach, które mają je wybudować. Obawiam się, szanowni państwo, że nawet jeżeli optymistycznie przyjmiemy 1 000 000 tys. zł, to jest pytanie, na co nam to wystarczy. To jest jedno pytanie, jakie spółka Polskie Promy widzi możliwości, gdzie widzi możliwości pozyskania środków, które dałyby możliwość wybudowania ostatecznie trzech lub czterech jednostek, tak jak jest to zakładane.

Drugie pytanie jest do pana ministra. Czy pan minister jest w stanie odpowiedzieć, czy polski przemysł stoczniowy, który dzisiaj działa, dysponuje określonymi siłami, jest w stanie podołać tym zadaniom, o których mówimy? Czy to w ogóle w tym momencie jest realne?

I kolejne pytanie do pana ministra. Do kiedy ostatecznie zostanie wyłoniony, do kiedy zostaną przedstawione zasady, na których ów podmiot czy konsorcjum, w zależności od tego, jaki państwo macie pomysł...? Czas, o którym powiedziałem, mija nieubłaganie. Czas pracuje bardzo niekorzystnie na rzecz zarówno Polskiej Żeglugi Morskiej, jak i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, na rzecz konkurencyjności naszych jednostek, patrząc na to, co dzisiaj pływa chociażby po Bałtyku. Jednostki te za lat kilka będą jeszcze starsze, jeszcze mniej konkurencyjne. Wracając jeszcze do pierwszych słów, szanowni państwo, nie obrażajcie się, że krytykujemy, dlatego że po prostu mamy za co was krytykować.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni goście, właściwie wszystko zostało powiedziane, więc mógłbym...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Artur Łącki (KO):

... nie zadawać pytań, dlatego że już nie trzeba. Wszystkie pytania zostały zadane, ale pozwolę sobie, tak jak pan poseł Urbaniak powiedzieć dwa zdania trochę obok. Panie pośle Płażyński, czując atmosferę zgody narodowej i nie będąc totalną opozycją, mam radę dla rządzących. Możecie dzisiaj mówić o mnie „wujek dobra rada". Rada naprawdę jest chyba dobra. Niedługo, a właściwie już, w Świnoujściu kończy się kopanie tunelu. Można za niewielkie pieniądze kupić maszynę od prezydenta Żmurkiewicza. Zamiast promów wykopmy tunel ze Świnoujścia do Ystad. W połowie drogi zrobimy odbicie do Kopenhagi. To nam może wyjdzie. Za czasów Platformy Obywatelskiej, chciałbym tylko przypomnieć, wybudowano w stoczniach ponad czterdzieści jednostek, a wy nie potraficie od sześciu lat wybudować jednego promu. Nie potraficie, panie pośle Płażyński, od sześciu lat zmienić bandery, tylko odwrotnie – z maltańskiej na polską. I proszę, nie obarczajcie opozycji waszymi błędami, nie obarczajcie opozycji tym, że nie potraficie tego zrobić. Przyznajcie się do tego, wynajmijcie kogoś, kto umie to zrobić, kupcie na Zachodzie, ale wreszcie coś zróbcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja też nie poprawię humoru posłom Prawa i Sprawiedliwości, dlatego że opowiadacie bajki, a pan poseł Płażyński jest z Gdańska, więc powinien wiedzieć, jak to wygląda. W Stoczni Gdańskiej utopiliśmy ostatnio kolejną ratę. Z czego dzisiaj żyje Stocznia Gdańska? Z wydzierżawienia terenów. Nie ma Stoczni Gdańskiej. Kiedy powołaliśmy za Platformy Obywatelskiej zakład nowych budów, zbudowaliśmy tam czterdzieści osiem jednostek. Przyszedł PiS i co z tym zrobił? Zamknął, dlatego że się nie opłaciło, wydzierżawił prywatnemu, prywatny płaci pół miliona miesięcznie i mu się opłaci. Wybudowaliśmy na terenie Stoczni Gdańskiej za kilkanaście milionów urządzenie do wodowania, była telewizja tak jak przy stępce w Szczecinie. I co tam się dzisiaj robi? Ptaki mają gdzie siadać. Kolejne miliony poszły w błoto.

Proszę przyjechać na ul. Marynarki Polskiej, to niedaleko. Proszę zobaczyć, co zostawiliście po waszych rządach. Jak mówię, było czterdzieści osiem jednostek, niektóre w pełni wyposażone. Chciałbym podziękować ministrowi Gróbarczykowi, chociaż go tu nie ma. Na początku ładnie to szło, załatwiliśmy, robiliśmy dla Szkocji od stępki po banderę, z pełnym wyposażeniem. A teraz co? W Gdańsku nic. Nauta. Byłem wczoraj na spotkaniu ze związkowcami z przemysłu okrętowego ze Szczecina, z Gdańska, z Gdyni. Mówią: „ratujcie". Nie ma kolegi, który był ze mną na tym spotkaniu. Mówią: „u nas wszystko śmierdzi, wszystko się topi, za chwilę nas nie będzie". Stocznia „Nauta", proszę bardzo. Ile ludzi tam dzisiaj pracuje? Dwieście? Co to jest za stocznia, która ma... A ile pracowało za naszych czasów? Ponad 1500. I co?

Nikt nie chce was atakować, tylko podejdźmy do problemu i spróbujmy go rozwiązać, a nie tylko przyklepać, dlatego że z przyklepania nic nie będzie. Już wielokrotnie mówiłem o promach w Szczecinie. W Gdańsku są duże pochylnie, robiliśmy statki dla Stena Line. Prosiliśmy, zrobimy to w Gdańsku, mamy biuro, mamy ludzi. Nie, muszą być robione w Szczecinie, chociaż wszyscy wiedzieli, i Piotr Soyka, i Piotrowski ze Szczecina, wszyscy mówili: „nie, tego w Szczecinie po prostu nie da się zrobić, bo tam nie ma nawet infrastruktury". Tutaj się z wami zgadzam, że Stocznia Szczecińska została w jakiś nieodpowiedzialny sposób zamknięta, zniszczona, ale jeżeli stawialiście tam stępkę, to widać mieliście pełną wiedzę, że się da, chociaż wszyscy mówiliśmy, że się nie da. Nie chcę atakować, ale serce mi się kraje, że na terenie Stoczni Gdańskiej mamy 7,5 hektara pod dachem nowoczesnej hali, która robi tylko zwijacze dla wież wiatrowych. Zleceń będzie coraz mniej. Nie wiem, boję się, że w Gdańsku, nawet jakbyście na głowie stanęli, to będzie ciężko odbudować cokolwiek. Nowy zakład, który odbudowaliśmy, jest dzisiaj zamknięty, a pracowało tam 1400 osób. Słuchajcie, mówicie tak, że człowiek nie może się powstrzymać, żeby was nie krytykować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan poseł Marchewka, następnie pan poseł Płażyński.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam też pytanie do przedstawicieli armatorów w kontekście zakupów promowych, które realizuje konkurencja polskich armatorów. Mam tutaj na myśli tych, którzy również pływają na Bałtyku. TT-Line to ewidentnie konkurencja dla polskich armatorów. W 2018 roku przedsiębiorstwo to złożyło zamówienie na budowę dwóch promów. Jeżeli dobrze pamiętam, w już przyszłym roku mają wejść do eksploatacji. To mają być nowoczesne promy na gaz, które będą miały większą, dłuższą linię ładunkową. Generalnie wygląda na to, że dzięki temu pozycja konkurencyjna konkurencji polskich armatorów po prostu wzrośnie. Polscy armatorzy, niestety, czas pięciu lat praktycznie mogą uznać za stracony, dlatego że nic w tym czasie się nie wydarzyło. Dlatego chciałbym zapytać przedstawicieli właśnie armatorów, zarówno Unity Line, jak i Polferries, jak z panów punktu widzenia sytuacja dotycząca opóźnień w wymianie floty, to, że konkurencja naszych polskich armatorów dogania i przegania, wpłynie na zachowanie, po prostu, na pozycję konkurencyjną naszych armatorów na Bałtyku w kontekście przewozów promowych. Swoją wypowiedź chciałbym uzupełnić o to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak naprawdę to ja chyba nie będę komentował wypowiedzi pana posła Borowczaka, który... Jestem naprawdę zaskoczony, że z taką łatwością, w taki prosty sposób opisuje kwestie Stoczni Gdańskiej, zapominając, co się działo ze Stocznią Gdańską za czasów SLD, co się działo za czasów Platformy Obywatelskiej.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Byłem tam trzydzieści lat. Głupot nie opowiadaj.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie opowiadam głupot, tylko mówię jak jest. W Gdańsku nie jest to żadna tajemnica.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Ja tam byłem. Po prostu tam byłem.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja rozumiem, że pan poseł...

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

4700 osób tam pracowało.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, jakbyśmy mieli wchodzić w szczegóły...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, prośba, nie przerywamy sobie, nie przeszkadzamy. Pan poseł Płażyński ma głos.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Moglibyśmy po prostu przejrzeć bilans finansowy, jak to wyglądało na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat, jak to wyglądało również za czasów Platformy Obywatelskiej i dlaczego podejmowano jakieś decyzje, chociażby w zakresie zakładu, o którym pan poseł mówi, ale myślę, że to nie jest do końca... To jest to miejsce, ale nie wiem, czy to jest ten czas, dlatego że te dyskusje toczą się regularnie. Dzisiaj rozmawiamy o dwóch konkretnych spółkach, o ich działalności. Nagle zeszliśmy na działalność stoczniową. Jeżeli na każdym posiedzeniu Komisji, panie pośle, będziemy wracali do kwestii działalności stoczniowej, do tego, jak przez trzydzieści lat funkcjonowała czy nie funkcjonowała, do tego, jak się rozwijała czy jak się zwijała, to dyskusje te naprawdę zamęczą wszystkich tych, którzy biorą w tym udział. Są to ważne dyskusje, ale jeżeli na każdym posiedzeniu Sejmu będziemy powtarzać to samo, to nie wiem, w jaki sposób to sprawi, że w polskich stoczniach czy w jakimkolwiek innym sektorze polskiej gospodarki morskiej będzie lepiej. Po prostu nie widzę tego.

Podejście pana posła uważam za... Być może panu posłowi wydaje się, że to, co pan mówi, jest ważne, jest potrzebne, ale jeżeli za każdym razem podejmuje się to samo, to już przestaje to być ważne i potrzebne, tylko staje się raczej pokazaniem, że pan poseł jest bardziej zaangażowany, jak mówię, w ciągłe wyciąganie emocji i tworzenie jakiejś atmosfery na posiedzeniach Komisji, która jest bardzo merytoryczną Komisją. Mam też porównanie do innych komisji. Tutaj jednak staramy się realizować konkretne cele. Muszę powiedzieć panu posłowi Sawickiemu, że uważam, iż w bardzo pluralistyczny, dobry sposób prowadzi posiedzenia Komisji. Podejmujemy ważne tematy, podejmujmy je dalej, ale może w końcu zacznijmy podejmować je w taki sposób, żeby nie wracać zawsze do tych samych wątków, dlatego że jest to po prostu niepotrzebne.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Kumie, chwalą nas.

Czy pan minister Witkowski chciałby się odnieść do dyskusji? Proszę nie odnosić się do całej dyskusji, tylko do przedmiotu omawianego punktu.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, krótko. Ponieważ tematem naszego posiedzenia Komisji jest sytuacja polskich przewoźników promowych, więc powtórzę tylko, zanim odniosę się krótko do pytania, że wynik netto Unity Line za sześć miesięcy to 21 000 tys. zł, wynik Polskiej Żeglugi Bałtyckiej to 27 000 tys. zł. Kwota 1 000 000 tys. zł w formie pierwszego zastrzyku, dokapitalizowania, elementów dłużnych jest już w spółce Polskie Promy, która teraz jest odpowiedzialna za resztę montażu finansowego i umowy kontraktowe z budowniczym trzech promów w polskiej stoczni, a nie w chińskiej. Nie kupujemy używanych promów. Muszą to być promy nowoczesne, przede wszystkim ze względu na normy środowiskowe, ale też ze względu na linię ładunkową. Taki jest stan obecny, takie są perspektywy.

Biorąc pod uwagę też nasz czas, sytuację związaną z naszą konkurencją, o której mówił poseł Marchewka, proszę, żebyśmy troszkę bardziej wspierali naszych armatorów, a nie upajali się tym, że armator niemiecki ze szwedzkim wymieniają sobie flotę, bo my też będziemy wymieniać flotę. Wkładanie dziecka w brzuch naszym armatorom jakoby byli opóźnieni, niedojrzali, nieprzygotowani, to nie jest tak, szanowni państwo. Wydaje mi się, że w 2015 roku odrzuciliśmy tę perspektywę, że w Polsce nic się nie opłaca, polskie stocznie są do zamknięcia, a polscy armatorzy promowi do sprzedania w ramach Polskiej Grupy Promowej. Pan poseł Marchewka doskonale pamięta, jakie były plany. Na szczęście one się nie ziściły, dlatego że dzisiaj rozmawialibyśmy rzeczywiście o Żegludze Gdańskiej i kilku stateczkach turystycznych, a nie o dużej masie towarów i ładunków, które pomiędzy polskimi a szwedzkimi portami codziennie kursują.

Chciałbym też poprosić państwa o wstrzymanie się jeszcze... Nie upoważniam armatorów do wchodzenia w szczegóły finansowe. Bardzo proszę jeszcze o kilkanaście tygodni, aż spółka Polskie Promy dopnie montaż finansowy, w co jako ministerstwo i rząd polski jesteśmy zaangażowani praktycznie codziennie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panie ministrze. Czy pan poseł Wieczorek chciał zabrać głos już w trzecim punkcie, czy jeszcze w drugim?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

À propos odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie uzyskałem odpowiedzi à propos kwoty 1 000 000 tys. zł. Rozumiem te wszystkie apele o więcej wiary, zaufania, itd, tylko, że dobrze wiecie panowie, że mieliśmy wiarę i zaufanie, ale nic z tego nie wyszło. Dlatego teraz się pytamy. Moje pytanie jest takie. Pan minister mówi o tym, że będzie to budować polska stocznia. Proszę powiedzieć która. To chyba nie jest tajemnicą, dlatego że rozmawiamy o poważnym kontrakcie. Po drugie, jeżeli to jest Stocznia Gdynia, to moje pytanie jest takie. Na jakim etapie zaawansowania to jest? Nie tak dawno, bo wczoraj rozmawiałem akurat z jej przedstawicielami. Byli ogromnie zdziwieni, że w ogóle jest jakaś dyskusja dotycząca tego, że będzie podpisywany jakiś kontrakt na budowę promów.

Wobec tego jest prośba. Proszę powiedzieć, jaki dajecie sobie realny czas, żebyśmy mogli otrzymać informację, czy podpisaliście umowę czy nie podpisaliście. Pan minister mówi, że będzie to kilka, kilkanaście tygodni. Jest to kilka miesięcy. Nie wiem, możemy uzgodnić, że do końca roku będzie posiedzenie Komisji poświęcone tylko tej sprawie, żebyśmy się dowiedzieli, na jakim etapie zaawansowania jest projekt. Znowu mówię to w trosce o realizację projektu, żebyście czuli nasz ciepły oddech na plecach, to, że po prostu będziemy was pilnować. W tej chwili już nie ma innej możliwości. Co miesiąc, co dwa miesiące trzeba się pytać, na jakim to jest etapie, dlatego że inaczej po prostu tego nie zrealizujemy. Mówię to w dobrej wierze. Mnie, jak i pewnie nam wszystkim, zależy na tym, żeby promy wybudować. Proszę mi więc podać termin. Czy na koniec roku pan minister poinformuje nas o podpisaniu umów? A jeżeli nie, to uważam, że do końca roku bądź na początku stycznia powinniśmy mieć posiedzenie Komisji albo punkt na posiedzeniu Komisji w tej sprawie – powinniśmy mieć punkt dotyczący stanu zaawansowania tego całego projektu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący Marchewka mówi, że był dotknięty, więc bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ponadto nie uzyskałem odpowiedzi na zadane pytania. Panie ministrze, zdaję sobie sprawę z tego, że sytuacja, jeśli chodzi o kwestię montażu finansowego, może być złożona i skomplikowana. Chciałbym natomiast przypomnieć, że rozmawiamy o przedsiębiorstwach, które w 100% należą do Skarbu Państwa. Jeżeli chodzi o dokapitalizowanie, o którym pan mówi, o którym słyszymy, to są też środki finansowe, środki budżetowe Skarbu Państwa. Nie wiemy jeszcze w jakiej formie, skąd są wzięte, więc mamy pełne prawo, a nawet obowiązek, żeby zadawać takie pytania i oczekiwać od pana ministra odpowiedzi. Jest to informacja, której po prostu powinien nam pan udzielić. Jeżeli publicznie zostają przedstawione informacje na temat wsparcia w różnych formułach w wysokości 1 000 000 tys. zł, to zadaję konkretne pytanie, skąd te pieniądze zostały wzięte i na jakich zasadach trafiły do spółki Polskie Promy. Jeżeli część z owych pieniędzy stanowią zobowiązania, czyli mówiąc wprost, pożyczka, kredyt, nie wiemy, w jakiej formie, to chciałbym, żeby pan po prostu udzielił odpowiedzi na temat proporcji owego przedsięwzięcia. Kto i w jakiej wartości dokapitalizuje Polskie Promy, na jakich zasadach

i w jakiej wielkości udzieli spółce pożyczki? Wiemy, że to jest 1 000 000 tys. zł. To jest informacja, która jest publiczna, i sam pan to powtórzył. Wobec tego pytam o proporcje. A jeżeli mówi się o kwocie 1 000 000 tys. zł, to znaczy, że na jakiejś podstawie musiała zostać oszacowana cena wybudowania jednostek. Jeżeli nie, to znaczy, że tę kwotę wzięliście po prostu z sufitu. Tylko o to chciałbym zapytać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Dziękuję bardzo. Otwieramy nową rundę. Pan poseł Hoc. Bardzo proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Nie nowa runda, ale ad vocem, panie przewodniczący. Jeżeli znowu jest pytanie, skąd jest 1 000 000 tys. zł, to znowu odpowiadam, a skąd jest 11 500 000 tys. zł na czternastą pensję dla emerytów i rencistów. No skąd?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Z długu. Pożyczyliście pieniądze...

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Wy tego nie rozumiecie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
... emitując obligacje i inne papiery.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
U was nie było pieniędzy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panowie, panie przewodniczący.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Panie przewodniczący, wydaje się, że jest i śmieszno, i straszno. Śmieszno, dlatego że argumenty, pseudoargumenty zaczynają już nużyć.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Jak pan nie wie, nie zna pan odpowiedzi, to proszę mi nie odpowiadać. Pytam pana ministra. Ja pana nie pytałem i nie chcę słuchać takich propozycji, dlatego że pan nie ma zielonego pojęcia na ten temat.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
A straszno...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panowie…

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Panie przewodniczący.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Skierowałem pytanie do pana ministra i oczekuję odpowiedzi. Dziękuję.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
Widać, że się pan bardzo irytuje. Niepotrzebnie.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Jak słyszę takie bzdury, to naprawdę zawsze się irytuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):
Panowie.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):
Panie przewodniczący, proszę pana przewodniczącego Marchewkę doprowadzić do porządku.

Poseł Czesław Hoc (PiS):
To jest właśnie irytacja pozbawiona merytoryczności. To jest właśnie cały czas zagrywanie polityczne. Powiem, dlaczego jest i straszno, i śmieszno. Straszno jest dlatego,

że konkurencja też nadstawia ucha, nadstawiają Szwedzi, Niemcy, itd. Wam się wydaje, że jak dobrze się dzieje w stoczniach niemieckich, szwedzkich, przede wszystkim niemieckich, to jest już ok., że wszystko jest dobrze. Nie, tak nie jest. Czasami nawet trzeba zamilczeć. Czasami powinniście skorzystać z podpowiedzi klasyka francuskiego, że w pewnych sytuacjach powinniście skorzystać z okazji i siedzieć cicho. Może rzeczywiście pewne kwestie są, tak jak powiedział pan minister, nie do publicznej wiadomości. Bądźmy patriotami. Nie zachowujcie się, tak jak europosłowie w Komisji Europejskiej, gdzie plują, praktycznie zdradzają ojczyznę. Bądźmy troszeczkę powściągliwi, rzeczywiście miejmy troszeczkę wiary, że to idzie. Zresztą pan minister mówił, że są dobre wyniki Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. A więc cieszmy się z tego i wspierajmy to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby się jeszcze ustosunkować do tych wspaniałych wypowiedzi?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, powtórzę raz jeszcze. Polskie Promy, na podstawie zweryfikowanego rynkowo biznesplanu, nie z sufitu, ale na podstawie biznesplanu, pozyskały finansowanie zewnętrzne, w tym ze strony Skarbu Państwa działającego na zasadach inwestora prywatnego. Wydaje mi się, szanowni państwo, że kwota dokapitalizowania w wysokości 650 000 tys. zł oraz informacja, że Skarb Państwa w sumie zaangażował się na kwotę 1 000 000 tys. zł, a dodatkowo w montażu finansowym dochodzi jeszcze finansowanie z banków komercyjnych, jest to wystarczająca informacja, jaką mogę teraz państwu przekazać. W 100% powinna wyczerpać pytania. Jeżeli nie, to przykro mi.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Gdzie będą budowane?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Będą budowane w polskich stoczniach, przez polskich pracowników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Zamykam punkt drugi.

Przechodzimy do punktu trzeciego. Zdążymy, pani prezes, naprawdę. Na koniec w sprawach różnych wrócimy do albumu. Obiecuję, że jeszcze wrócimy do albumu. Teraz mamy rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej. Pan minister Witkowski.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję. W tym punkcie przede wszystkim jest informacja Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska, które działa na światowym rynku przewozów nieregularnych oraz na bałtyckim rynku przewozów promowych, ale o tym rozmawialiśmy w poprzednim punkcie. Grupa posiada sześćdziesiąt pięć statków w sumie, natomiast ma pięćdziesiąt osiem masowców. Wyniki grupy kapitałowej państwo otrzymali w materiałach. Rok 2020 był trudnym okresem dla grupy kapitałowej, trudniejszym dla przewozów masowych niż promowych, o których rozmawialiśmy wcześniej, ponieważ lockdown wpłynął na ograniczenie tychże przewozów, szczególnie w pierwszym półroczu 2020 roku. Aktualnie perspektywy dla rynku frachtowego i indeks bałtycki pozwalają odrabiać straty z roku ubiegłego, co oczywiście ma wpływ na wynik całej grupy kapitałowej, która po pierwszym półroczu 2021 roku wykazuje zysk na działalności podstawowej i zysk netto.

W obecnej sytuacji gospodarczej Polska Żegluga Morska koncentruje swoje działania na przygotowywaniu programu odnowy tonażu masowego, kontynuacji działań w obszarze odnowy floty promowej, poszukiwaniu nowych obszarów rynku oraz restrukturyzacji kosztów bądź likwidacji działalności w obszarach najmniej rentownych. Ma temu służyć program inwestycyjny na lata 2022-2025, który przewiduje inwestycje w strategiczne obszary rynku przewozów ładunków suchych, rezygnację z działalności nierentownych oraz zbadanie obszarów przewozowych o charakterze niszowym dotąd nieobsługiwa-

nych przez grupę. Ponadto podjęto działania zmierzające do odnowy floty jeziorowej i uniwersalnej, która mogłaby zastąpić jednostki wiekowe, w dłuższej perspektywie czasowej niespełniające nowych wymogów co do emisji CO_2 i innych wymogów eksploatacyjnych i środowiskowych. Tutaj, w ostatnich latach, a szczególnie miesiącach, w oparciu o polskie stocznie remontowe udawało się dokonać bardzo dużo niezbędnych przebudów napędów silników tzw. skruberów i wód balastowych. Z uwagi na konwencje międzynarodowe musieliśmy się z tym problemem zmierzyć, tak jak mierzy się z tym cały świat, w tym cały świat transportu morskiego. Podobnie jak w przypadku tzw. nogi promowej, rynek towarów masowych dla naszych masowców jest wyjątkowo korzystny. Ceny frachtu kształtują się rekordowo wysoko, są rekordowo wysokie stawki. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł Wieczorek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Temat ten już tutaj padał, ale jakie są plany, jeżeli chodzi o polską banderę. Dyskutujemy o tym wiele, wiele lat. Myślę, że tu jest absolutna zgoda. Szczerze mówiąc, tak do końca nie wiadomo, jakie sprawy to blokują, że nie możemy tego zrealizować.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę, jeszcze pan.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie pośle przewodniczący. Henryk Piątkowski. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Chciałbym państwa posłów, jak też przedstawicieli rządu, po pierwsze, zachęcić do dyskusji na temat podnoszonej kwestii polskiej bandery. Rzeczywiście, dyskusja ta ma początek już niemalże dobrych kilkanaście lat temu. Pan poseł Wieczorek zapytał, co przeszkadza. Moim zdaniem jednym z powodów, które przeszkadzają, jest brak regulacji prawnych, zwłaszcza w zakresie ubezpieczeń społecznych marynarzy. Są to kwestie kosztów. Może brzmi to dziwnie, że mówi to przedstawiciel związku zawodowego, ale nam zależy na rozwiązaniu tej sprawy. Niestety, od wielu lat przekłada się to, przeciąga, końca nie widać. Rozwiązanie tego problemu byłoby jednym z kroków milowych w sensie rozstrzygnięcia opłacalności z ekonomicznego punktu widzenia podnoszenia polskiej bandery na statkach polskich armatorów, a może nie tylko polskich armatorów. Pierwsza kwestia to bandera. Chciałbym państwa posłów, pana przewodniczącego zachęcić do podjęcia dyskusji na forum Komisji na ten temat, dlatego że rzeczywiście temat jest ważny.

W kontekście dyskutowanych tu wszystkich tematów, jako związek zawodowy, jako przedstawiciel związku zawodowego, chciałbym państwu zwrócić uwagę właśnie na aspekt ludzki tych wszystkich dyskusji. Państwo słusznie stawiacie, jak sądzę, na początku jako pierwszą tezę ekonomię, skutek finansowy, Excela, pliki, lewą, prawą, zyski, koszty, itd., ale w tym wszystkim zawsze są ludzie, ludzie są po dwóch stronach, chociaż zawsze po tej samej. Mam na myśli pracowników, armatorów, tych w obsłudze zadań lądowych, i tych na statkach.

Proszę zwrócić uwagę, że dzisiaj polscy armatorzy, o których państwo tutaj mówiliście, o których dzisiaj dyskutujemy, poza bardzo nielicznymi wyjątkami, do których wrócę jeszcze w mojej wypowiedzi, jeżeli państwo pozwolicie, uprawiają żeglugę na statkach podnoszących inne bandery niż polska. Stało się to już wiele lat temu. To nie jest skutek ostatnich pięciu, dziesięciu, piętnastu lat. Temat ten sięga połowy lat 90. ubiegłego wieku. Wtedy zaczęły się owe kwestie. Tak się składa, że odbyło się to trochę na moich plecach jako członka załogi statków jednego z przedsiębiorstw, które wtedy się przeflagowywało. Mam na myśli Polskie Linie Oceaniczne. Byłem wówczas pracownikiem, zresztą nomen omen do dzisiaj figuruję na liście pracowników tego przedsiębiorstwa. Nadal czuję się dumny z tego, że jestem pracownikiem Polskich Linii Oceanicznych, nie

tylko dlatego, że jest tu obecna prezes tej firmy, ale dlatego, że tak jest. Przepraszam za tę dygresję.

Wracam do kwestii ludzkich. W dostarczonych nam dokumentach znajdujemy świetnie opisany proces, który ludzi dotyczy. Pozwolę sobie bardzo pokrótce powiedzieć, gdzie to jest, państwo macie dokumenty, więc nie będę tego czytał. Jest to dokument podpisany przez pana ministra Gróbarczyka, dotyczący informacji na temat aktualnej sytuacji i perspektyw rozwoju polskiej żeglugi promowej i jeszcze kilku innych rzeczy. Jest to na stronie dotyczącej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jest tam pokazany proces zatrudniania marynarzy na statkach.

Otóż pokrótce wygląda to tak, że jest jakiś armator jednostki. Armator ten jest zarejestrowany właśnie gdzieś tam w świecie, na Cyprze, na Malcie, na Bahamach, w różnych miejscach. Później jest firma, która zajmuje się pozyskiwaniem załogi, a więc występuje tutaj nikt inny jak agencja załogowa. Są tutaj wymienione nazwy owych firmy, nie będę ich przytaczał, gdyż nie o to chodzi. Chodzi o to, że taka firma zajmuje się rekrutacją załogi, a statek od właściciela czarteruje bez załogi trzecia firma, kolejna firma. Dopiero tam pojawiają się marynarze jako pracownicy tej firmy. To ona ich zatrudnia, jest ich pracodawcą. Proces ten daleko odbiega od jasnych standardów dotyczących form zatrudnienia. Zwracam na to uwagę szanownym państwu przede wszystkim z tego powodu, że to niesie ze sobą wiele problemów wówczas, a zdarza się tak, niestety, kiedy na statku w stosunku do pracownika wydarzy się coś złego. Wtedy dochodzenie do rzeczywistego właściciela, do tego, kto rzeczywiście odpowiada za załogę, nie jest procesem prostym, nie jest procesem krótkotrwałym. Dlatego tak bardzo zależało nam na tym, żeby Polska, co się oczywiście w końcu stało, niestety, nie w pełni, o czym też wielokrotnie mówiliśmy na posiedzeniach Komisji, implementowała do polskiego prawa Konwencję o pracy na morzu.

Teraz szybciutko przejdę do kolejnej kwestii. To już są ostatnie zdania z mojej wypowiedzi. Otóż przyznam, że jestem troszeczkę zawiedziony tym, że w ramach tak ważnego temacie nie znalazło się, z nieznanych mi przyczyn – może właśnie brak wiedzy powoduje u mnie odczucie niedosytu – wielu innych armatorów mających siedziby czy mających zarządy na terenie Rzeczypospolitej, także armatorów państwowych, jak np. Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych. O ile wiem, 50% na 50% są to udziały Skarbu Państwa i Chin. Jest to dosyć duża firma. Akurat ich statki, tak jak i Polskie Linie Oceaniczne, tak jak i Polska Żegluga Morska, tak jak i Polska Żegluga Bałtycka, aktualnie podnoszą inne bandery niż polska.

Co więcej, na każdym statku zatrudnia się od kilku do kilkunastu marynarzy niepolskiej narodowości. To jest kolejny problem, przed którym stajemy. Warto też, żeby pojawił się on przynajmniej w wiedzy państwa posłów, chociaż pewnie już jest. To, jakie niesie to za sobą aspekty, to pewnie też jest na osobną, długą rozmowę. Nie chciałbym zaprzątać państwa uwagi tymi wszystkimi szczegółami.

Poza tym jest przecież takie przedsiębiorstwo jak Polskie Ratownictwo Okrętowe. Tam też jest jeden statek uprawiający żeglugę międzynarodową, ponieważ każdy statek, który uzyskuje morski certyfikat pracy, to jest statek, który uprawia żeglugę międzynarodową, a więc jak rozumiem, tę wielką, a nie tylko tę przybrzeżną. Mamy też kilka firm prywatnych. Rozumiem, że na tym etapie pewnie nie chodzi o wnikanie w szczegóły ich transakcji, itd, ale warto też pamiętać o tym, że tworzone tutaj przez państwa prawo dotyka także tych armatorów, którzy nie mają żadnych powiązań z budżetem państwa, są wyłącznie prywatnym przedsięwzięciem prywatnych ludzi. Na przykład jest to Unibaltic spółka z o. o. uprawiająca żeglugę, Unibaltic Shipping, nomen omen zarejestrowany zresztą na Cyprze. Tak to wygląda. Właściciel jednej z tych firm, o których moglibyśmy dzisiaj rozmawiać, firmy Ship-Serwis ze Szczecina, jeszcze niedawno dysponujący trzema statkami, to znaczy nadal dysponujący, dysponujący także z certyfikatem, a więc dysponujący statkami dopuszczonymi do międzynarodowej żeglugi, zapowiedział właśnie proces likwidacji. Kilkadziesiąt osób, specyficzna nisza, niszowe bunkrowanie paliwa.

Przepraszam, że wrzucam państwu takie sygnały. Jestem do państwa dyspozycji, przepraszam, że może zabrzmi to strasznie emocjonalnie, dwadzieścia cztery godziny

trzydzieści dni w miesiącu, po prostu, dlatego że sprawy, które dotyczą aspektu ludzkiego we wszystkich tych działaniach, są dla mnie szczególnie ważne.

I ostatnia rzecz, którą chciałbym podjąć. Tutaj też użyję dokumentów przygotowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w sprawie planów rozwojowych żeglugi promowej. Chodzi o zachowanie miejsc pracy w polskich stoczniach i podmiotach z nimi kooperujących. Jestem z tego bardzo zadowolony, chciałbym tylko, żeby pamięć o zachowaniu miejsc pracy w żegludze międzynarodowej była także i w ministerstwie, i u państwa posłów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę pana ministra Witkowskiego, żeby ustosunkował się do wypowiedzi, jeżeli jest to potrzebne.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Podnosiliśmy w ubiegłej kadencji razem z panią przewodniczącą sejmowej komisji temat polskiej bandery i powrotu statków pod polską banderę. Co to znaczy pod polską banderę? Chodzi o to, żeby było odpowiednie instrumentarium prawne, ubezpieczeniowe, o którym mówił pan przewodniczący Piątkowski, żeby maksymalnie ułatwić ów proces. Po pierwsze, armatorzy wskazywali, że przeflagowanie bardzo utrudni konkurencję na rynku międzynarodowym. Oczywiście można byłoby wprowadzić jakieś rekompensaty, natomiast wtedy rzeczywiście nie mielibyśmy wprost sytuacji wolnorynkowej. Po drugie, ówczesne Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej wskazywało na wiele trudności na etapie notyfikacji takich potencjalnych przepisów w Komisji Europejskiej. Przypominam, że system podatkowy i ubezpieczeniowy, jak też swobodny przepływ ludzi i kapitału stanowią jedną z podstaw funkcjonowania wspólnoty. Na chwilę obecną nic nie słyszałem, nic nie wiem o pracach, które prowadziłyby w tym kierunku. Myślę, że to jest dobry moment, dobry pomysł, żebyśmy zarówno ze stroną związkową, jak i ze stroną armatorską rozpoczęli na nowo dyskusję w oparciu o wszystkie doświadczenia z ubiegłej kadencji. To tyle, jeżeli chodzi o pytanie pana posła Wieczorka.

Jeżeli chodzi o to, co mówił pan przewodniczący Piątkowski, absolutnie się pod tym podpisuję. Wiele razy rozmawialiśmy na posiedzeniach komisji trójstronnej o tym, że na samym końcu wszystkich tabelek Excel-owskich jest człowiek, marynarz, kapitan. Rzeczywiście, jak państwo wiecie, jest to specyficzna branża. Jest to kilkadziesiąt spółek, agentów, którzy zajmują się pozyskiwaniem pracowników na całym świecie, ponieważ to nie jest tak że... Dzisiaj pan dyrektor mógłby powiedzieć, że trzy czwarte jego jednostek jest na drugiej półkuli. Nie zawsze z załogami jest tak różowo, szczególnie teraz, kiedy ceny frachtu są tak wysokie i kiedy walka o załogę, można tak powiedzieć, jest wyrównana. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie ministrze. Jeszcze dwóch posłów musi, więc bardzo proszę, pan poseł Wieczorek, a potem pan przewodniczący Marchewka.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, nie, panie przewodniczący, nie musi, tylko chce. Kontynuując dyskusję, mam propozycję. Może powołalibyśmy podkomisję do spraw ustawy dotyczącej polskiej bandery. Na roboczo, na spokojnie zaczęlibyśmy sobie nad tym pracować, dlatego że jest to rzeczywiście poważny temat. Warto by było to zrobić. Gdyby udało się to w tej kadencji wypracować, to niewątpliwie byłby to sukces Komisji. Stawiam taki wniosek.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Wniosek przyjmuję. W gronie prezydium Komisji będziemy o tym dyskutować. Bardzo proszę, pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do przedstawicieli Polskiej Żeglugi Morskiej. Jakiś czas temu podjęto decyzję o sprzedaży serii masowców typu „Regalica". O przyczynach i powodach tej decyzji już rozmawialiśmy. Chciałbym zadać pytanie, ile

z całej serii ośmiu statków, jeśli dobrze pamiętam, zostało sprzedanych. Jak wygląda proces ewentualnego zastępowania tych jednostek, które zostały sprzedane? Czy sprzedaż statków, która już się dokonała, miała znaczący wpływ na zmniejszenie zatrudnienia w firmie? Czy jednak ci marynarze, którzy byli zatrudnieni na owych statkach, dalej są kontraktowani przez Polską Żeglugę Morską? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan przewodniczący Płażyński teraz czy później?

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chciałem tylko wnieść o to, żebyśmy gdzieś w kalendarzu znaleźli czas na posiedzenie w sprawie polskiej bandery, ale wydaje mi się, że w zasadzie pan poseł Wieczorek rzeczywiście wyszedł z lepszą inicjatywą, którą popieram.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby odpowiedzieć na wątpliwości, pytania, sugestie? Pan dyrektor się zgłasza, tak?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, jeżeli nie ma więcej pytań, to chciałbym, żeby pan dyrektor Wróblewski udzielił odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Tak, tak. Właśnie bardzo proszę pana dyrektora.

Dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska Andrzej Wróblewski:

Dziękuję. Panie pośle, jeżeli chodzi o sprzedaż serii, którą pan poruszył, rzeczywiście jesteśmy w połowie procesu. Nie chciałbym ujawniać szczegółów handlowych, dlatego że ceny dzisiaj są rzeczywiście dosyć atrakcyjne. Jeżeli chodzi o indeksy, myślimy, żeby te jednostki, które dzisiaj mamy we flocie... Zostawiamy core bussines, który najbardziej nam cash`uje indeksy, o których wcześniej mówił pan minister. Tamte jednostki rzeczywiście ciągnęły się w ogonie naszej rentowności. Bez żadnego żalu się ich pozbywamy.

Jeżeli chodzi o czynnik ludzki, są tutaj nasi przedstawiciele, którzy doskonale wiedzą, że dzisiaj nie jest łatwo pozyskać człowieka do pracy. Statek możemy wyczarterować jutro. Po to, żeby pozyskać człowieka, załogę, potrzeba wiele, wiele lat pracy. Tutaj absolutnie podzielam stanowisko panów.

Na koniec mała uwaga matematyczna. Siedemnastki rzeczywiście zastępujemy jednostkami ponad dwa razy, z dużym przecinkiem, większymi. Takie ruchy poczyniliśmy już w ubiegłym tygodniu. Nie mogę więcej powiedzieć ze względów handlowych, natomiast transakcja jest już zawarta. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Na tym zamykam dyskusję. W sprawach różnych bardzo proszę jeszcze panią prezes. Rozumiem, że pan kapitan.

Prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych S.A. Dorota Arciszewska-Mielewczyk:

Oddaję głos panu Krzysztofowi Adamczykowi, współautorowi albumu, który państwu przekazaliśmy. Broszę bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Członek rady nadzorczej, specjalista do spraw strategii i rozwoju w Polskich Liniach Oceanicznych S.A. Krzysztof Adamczyk:

Dzień dobry państwu. Chciałbym tylko bardzo krótko odnieść się do wypowiedzi pana przewodniczącego Marchewki. Na samym początku poruszył pan sprawę czasu, okresu budowy statku pasażerskiego Batory oraz promów. Gwoli wyjaśnienia, statek pasażerski i prom mają się tak, jakby porównywać pikap do samochodu osobowego. Różnią się strukturą przestrzenną, strukturą funkcjonalną, zasięgiem pływania, klientelą, etc. Statki pasażerskie w pewnym sensie budowane są na indywidualne zamówienie, nato-

miast promy mogą być budowane seryjnie systemem blokowym. Budowa promów może być znacznie szybsza i bardziej sprawna.

Wracając jeszcze do naszej książki, powiem bardzo króciutko, że na końcu albumu macie panowie, państwo wykaz wszystkich statków, które zostały zbudowane w Polsce. Tak się składa, że właściwie wszystkie statki zostały zbudowane w okresie PRL-u. Dlaczego w PRL- u, a potem się nie udawało? Dlatego, że w PRL-u to był przemysł narodowy, nie szczędzono środków, nie patrzono na rachunek ekonomiczny. Chodziło o ekspansję naszego systemu w świat. Natomiast po wyzwoleniu, przepraszam za określenie, za III RP niewidzialna ręka rynku wszystko likwidowała, likwidowała przemysł stoczniowy. Pamiętam dokładnie rozmowy z komisarz Nellie Kroes oraz stocznie, które upadły. Odpowiedzialność rozkłada się na całą elitę polityczną. Nie wolno przerzucać się argumentami. Państwo kilkakrotnie przypominaliście tutaj o zgodzie narodowej. Zgoda narodowa powinna dotyczyć wspólnych planów, przedsięwzięć, np. w zakresie statku pasażerskiego. Jesteśmy jedynym państwem w Europie, które nie ma statku pasażerskiego, a ochoczej klienteli, żeby pływać, jest pełno. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zgadzając się z panem Adamczykiem, chciałbym, żeby obowiązywało to w każdej kadencji, a nie tylko wtedy, kiedy rządzimy.

I to byłoby na tyle. Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie.